



Alfa Romeo Alfasud Ti Green Cloverleaf 901 (1982–1983)

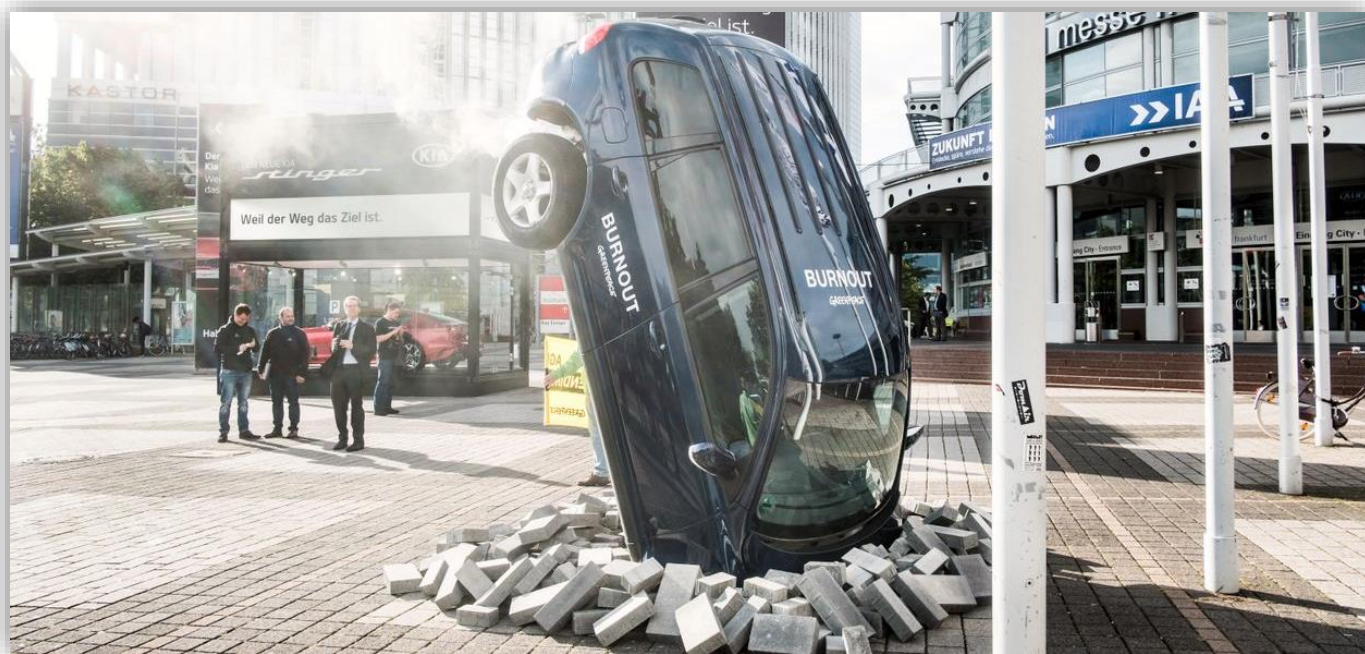
- 1. Så förstörde politikerna värdet på din bil**
- 2. Corona slår hårt mot Teslafabriken**
- 3. Ares Design släpper ny film på Panther ProgettoUno**
- 4. Fisker vill använda Volkswagens MEB-plattform till Ocean**
- 5. Helt nya och helt elektriska Nissan Ariya är här**
- 6. Prov: Tesla Model Y – Made in Germany**
- 7. Morgan byter chassi efter 84 år**
- 8. Många kör för fort förbi vägarbeten, polisen drar in rekordmånga körkort**
- 9. Polar en cool 240!**
- 10. Här är "Poker" Wallenbergs nya Cupra**

SVENSKA DAGBLADET

1. Så förstörde politikerna värdet på din bil

Av Jonas Fröberg Uppdaterad 11:47 Publicerad 2017-11-18

Från bränslesnål framtidsbil till livsfarlig nedsmutsare som snart inte ens tillåts i innerstan. Vad var det som hände med dieselbilen? SvD:s Jonas Fröberg berättar historien om hur EU:s politiker tillät teknik som skördar tusentals människoliv bara för att biltillverkarna skulle tjäna en extra hacka.



Den unge säljaren drog av det vita täckelset i bilhallen. Ulf Hofrén var förvåntansfull. En ny Mercedes GLK för 435 000 kronor. En diesel.
– Den var fantastisk, säger han drygt två år senare vid köksbordet hemma i Strängnäs.

Nu är det november 2017. Han ler snett.

– Vi köpte diesel av miljöskäl.

Mälarens glitter lyser upp hans ansikte. Bilen står på andra sidan huset. Ulf Hofrén har satt ut den på Blocket, men buden som läggs innebär ett minskat värde med 200 000 kronor. Och då har den bara gått 4 000 mil.

När han köpte bilen kunde han aldrig ana att värdet på hans bil skulle raseras av en berättelse om lobbyism och politiskt spel på högsta nivå.

– Nu känner jag mig grundlurad.

När han köpte bilen kunde han aldrig ana att värdet på hans bil skulle raseras av en berättelse om lobbyism och politiskt spel på högsta nivå, en historia som involverar två svenska regeringar, och som nu kan hota hela den europeiska bilindustrin.

Hans blick försvinner långt bort.

– Känslan att känna ljuset genom takluckan, att starta den och åka ut ur bilhallen, den var svårslagen.

Det var den 1 augusti 2015, 56 dagar innan smällen.



Martin Winterkorn, Volkswagens tidigare hyllade vd föll hårt samma vecka som skandalen briserade. Ännu i dag är det oklart vad han visste i skandalen.

Stockholm, den 20 september 2015

Pressmeddelandet kom en söndag. Martin Winterkorn, vd för världens största biltillverkare Volkswagen, VW, skrev på koncernens hemsida: "Jag ber förbehållsamt om ursäkt."

Något var brutalt fel. Två dagar innan hade den amerikanska motsvarigheten till Naturvårdsverket, EPA, krävt återkallande av en halv miljon VW-bilar i USA. Böter skulle utdömas på motsvarande 150 miljarder kronor.

Anledningen: man hade avslöjat att VW:s dieslbilar stängde av reningen av kväveoxid ute i trafik.

Kväveoxid? Vi journalister fick läsa på. Ett lokalt utsläpp som orsakar astma och smog och inte ska förväxlas med den välkända växthusgasen koldioxid. Den europeiska miljöbyrån beräknade att drygt 70 000 människor dör en förtida död varje år inom EU på grund av kväveoxidutsläpp. Dieseltrafik var den i särklass största upphovskällan.

Den europeiska miljöbyrån beräknade att drygt 70 000 människor dör en förtida död varje år inom EU på grund av kväveoxidutsläpp. Dieseltrafik var den i särklass största upphovskällan.

Men den närmast okända kväveoxiden stod inte högt på EU:s agenda. I stället lades all kraft på att sänka koldioxidutsläppen. Och ju mindre bränsleförbrukning i bilarna, desto lägre koldioxidutsläpp. Därför hade dieslbilen redan på 90-talet lyfts upp som den gyllene nyckeln till att nå EU:s koldioxidmål. Den är nämligen runt 20 procent snålare än bensinbilen.

Men så fanns en fysisk omständighet som var början på mardrömmen. Trycker man ner koldioxidutsläppen åker kväveoxidutsläppen upp, såvida inte dyr rening sätts in.

Det hade inte den europeiska bilindustrin gjort.

När VW denna söndag skickade ut sitt pressmeddelande hade andelen dieslbilar snabbt ökat i EU. De tyska bilbolagen var redo att erövra resten av världen, framförallt USA, med en stor kampanj kallad *clean diesel* – ren diesel.

Men vid måndagens börsöppning imploderade i stället världens största biltillverkare. Fusket berörde 11 miljoner bilar globalt. Bolaget tappade nära en fjärdedel av sitt börsvärde, motsvarande två SKF-koncerner.

”Det är en av de största miljö- och företagsskandalerna genom tiderna” var mina första ord samma dag när jag i egenskap av motorjournalist på SvD kommenterade avslöjandet i Sveriges Radios ”Studio Ett”.

Under sex år hade Volkswagen med berätt mod manipulerat mjukvara i dieslbilar så att de släppte ut upp till 40 gånger mer försurande kväveoxid på vägen jämfört med i testlaboratorierna. VW-cheferna hade dementerat allt under 18 månader när EPA konfronterade dem. De erkände först när myndigheten vägrade godkänna nästa års modeller i USA.

Mercedes mjukvara stängde av kväveoxidreningen under 10 grader, Opels och Renaults när temperaturen kröp under 17 grader. Alltså: nästan jämt.

Nu [sparkades](#) vd:n Martin Winterkorn – Tysklands bäst betalde företagsledare – och Volkswagen övergick till ett [krisläge](#) man ännu befinner sig i.

Ändå var det bara en ouvertyd till något större.

Under hösten 2015 och våren 2016 kom avslöjandena slag i slag. Dieslbilar från bland annat [Mercedes](#), [Renault](#) och [Opel](#) släppte också ut upp till 40 gånger mer farlig kväveoxid ute på vägarna än i testlabben. Och det tycktes ha med temperaturen att göra. Mercedes mjukvara stängde av kväveoxidreningen under 10 grader, Opels och Renaults när temperaturen kröp under 17 grader.

Alltså: nästan jämt.

Fenomenet kallades ”temperaturfönster”. Bildirektörerna sade i kör: ”Vi har inte fuskat”, ”det är för att skydda motorerna” och ”vi klarar lagkraven”.

Förvirringen var total. Till skillnad från Volkswagens skandal tyckes detta tillåtet. Ändå tvingade de tyska och franska regeringarna biltillverkarna till ”frivilliga återkallningar” för att ”uppdatera mjukvaran”. Den tyske trafikministern Alexander Dobridt var ytterst sammanbiten när han sa att det var ”för att stänga temperaturfönstret så gott det går”.

I Tyskland fick Mercedes och Opel [ta tillbaka 630 000 bilar](#). I Frankrike rörde det 700 000.



Ulf Hofrén undrar nu: Får han besöka sin dotter på Södermalm med sin Mercedes GLK som är euro-5-klassad i Stockholm?

Strängnäs, den 22 april 2016

Denna vårdag var det 7 grader varmt. Ulf Hofrén öppnade motorhuven och tittade på en plastkåpa med Mercedesstjärnan på. Därunder fanns något som hette EGR-ventil.

Ulf tittade ner på den mattsvarta plastkåpan, skakade på huvudet och tänkte: ”stängs reningen av under 10 grader?”. Hade han haft den rening som faktiskt fungerar – SCR-rening – hade det funnits en extra katalysator under bilen och extratank med ämnet adblue som sänker kväveoxidutsläppen med 80 procent.

Den rening som faktiskt fungerar skulle kosta runt 15 000 kronor per bil att sätta in. Så det hade inte Mercedes gjort.

Men det skulle kosta runt 15 000 kronor per bil att sätta in. Så det hade inte Mercedes gjort.

EU:s körcykel ändras i grunden

EU:s avgastest för nya bilar heter sedan 1970 NEDC (New European Driving Cycle). Det är enbart ett laboratorietest som mäter en smal del av bilens utsläpp – i praktiken har biltillverkarna kunnat släppa ut betydligt mer ute på vägen.

Sedan i september i år fasas det ut och ersätts med det nya mer verklighetsnära testet WLTP (Worldwide harmonized Light Vehicle Test Procedure). Där måste bilarna även testas ute på vägen (RDE) där kväveoxid och partiklar mäts. Från början gäller det en bara nya modellintroduktioner – alltså bråkdel av bilarna. I september 2018 ska det gälla alla nya bilar.

Hur kunde bilindustrin och politiker på högsta nivå så systematiskt lura dieselsbilsköpare?

För att förstå får vi gå tillbaka till 1970. Då infördes EU:s avgastest som mätte de officiella förbrukningarna och utsläppen på nya bilmodeller. På detta baseras miljöklassning – där biltillverkarna får skattelättnader.

Biltillverkarna hade alla skäl att få låga värden. Och såg till att få det. Testet gjordes endast i labbmiljö och var märkligt slapt. Företagen tilläts lätta vikt på bilarna, tejpa för karoskarvar och inga hastiga accelerationer gjordes. Medelhastigheten var 33 kilometer i timmen och – framförallt – temperaturen 25 plusgrader. Alltså inom ”temperaturfönstret” när avgaserna renades.

EU krävde bara att bilarna skulle klara själva labbtestet. Alltså fick biltillverkarna stänga av reningen när temperaturen gick under 25 grader – så länge de kunde förklara varför.



Ska dieselsbilen sluta så här i osålda lager? Första halvåret 2017 gick försäljningen ner i Europa och för första gången på årtal gick bensinbilarna om.

Redan runt 2005 såg EU-kommissionens experter något [märkligt](#). Luftkvaliteten i storstäderna förbättrades betydligt långsammare än förväntat. Boven: kväveoxid.

Kommissionens egna testlaboratorium lät testa dieslbilar ute på landsväg. Bilarna släppte ut alldeles för mycket kväveoxid. EU-kommissionen skrev internt om problemen 2010. Inga åtgärder vidtogs.

EU jobbade i alla fall sedan åratal på ett mer verklighetsnära avgastest. Den 24 mars 2015 skulle EU:s tekniska bilkommitté fatta det kanske viktigaste avgasbeslutet i EU:s historia. Ett helt nytt verklighetsnära test där bilar också skulle testas ute i trafik – som effektivt skulle avslöja dålig rening.

Planerat införandedatum: 2017. Men frågan var om billandet Tyskland som i praktiken styr EU:s dagordning skulle godkänna det.

Mercedesstraße, Stuttgart, den 18 mars 2015

Kanske tänkte Eckart von Klaeden på ironin i situationen. Han, Daimlers cheffobbyist, satt på koncernens futuristiska huvudkontor beläget en kvarts bilfärd från Europas mest kväveoxidförorenade plats, Stuttgart am Neckartor. Han började skriva mejlet till chefen för näringspolitik i Angela Merkels kabinett, Lars-Hendrik Röller. Ärendet: att försena och förhåla strängare kväveoxidkrav.

Det var en vecka innan Brysselmötet. Von Klaeden skrev att kommissionens förslag kunde "få enorma konsekvenser för bilindustrin" och att det inte kunde "accepteras".

En vecka senare samlades den tekniska kommittén i Bryssel. I Tysklands förslag var det nyss så viktiga datumet för införandet av strängare avgastest borta.

Samtidigt, mitt emot Berlins Staatoper Unter den Linden, loggade Europas mäktigaste lobbyist Matthias Wissman in på sin dator. Han som basade på Tysklands billobbyorganisation VDA duade i ett hjärtligt mejl chefen för Merkels kansli, statsrådet Peter Altmeier.

En vecka senare samlades den tekniska kommittén i Bryssel. I Tysklands förslag var det nyss så viktiga datumet för införandet av strängare avgastest borta. Som en fågel i skogen.

Den europeiska bilindustrin kunde andas ut. Men inte så länge.

Ett halvår senare samlades EU-kommittén åter, för ett avgörande möte. Men då hade Volkswagenskandalen exploderat. Förslaget på kommitténs bord, ett test ute på landsväg som brutalt avslöjar allt avgasfusk, var plötsligt mitt i Europas strålkastarljus.

Bilindustrin hade till synes bytt fot och accepterat att testet skulle införas 2017. Bakom kulisserna arbetade man dock med en ny strategi: att skjuta sönder förslaget genom en lång och generös inkörningsperiod.

Kommittén är hemlig, men SvD kunde ta del av läckta utkast från förhandlingarna. Stridsfrågan: skulle inkörningsperioden bli tuff eller slapp? Innan mötet hade EU-kommissionen – "för att bilindustrin skulle få tid att anpassa sig" – föreslagit att bilarna skulle få släppa ut 60 procent mer än det angivna taket under 2017–2019 och 20 procent mer därefter.

Nu skulle kommittén med flera bilindustriländer tycka till. Att dieselskandalen galopperade utanför det luftkonditionerade rummet hindrade inte kommittén från att köra över kommissionen och tillåta nästan dubbelt så mycket som det ursprungliga förslaget, 110 procent mer än testgränsen för åren 2017–2019 och 50 procent mer åren därefter.



Angela Merkel skulle hålla valmöte i Heidelberg, Tyskland, hösten 2016 och möttes av detta. Likt en lindansare balanserade hon i valrörelsen mellan miljövännere och förespråkare för de många biljobben.



Dåvarande klimatminister Åsa Romson (MP) argumenterade 2015 för att dieslbilar under 2017–19 ska få släppa ut 150 procent mer än gränsvärdet. EU-kommissionen hade föreslagit 60 procent. Annie Lööf (C) fick sommaren 2012 ett skarpt brev från EU:s industrikommissionär att ta ta i avgasfusket. Hon vidtog inga åtgärder.

Här kommer Sverige in i bilden.

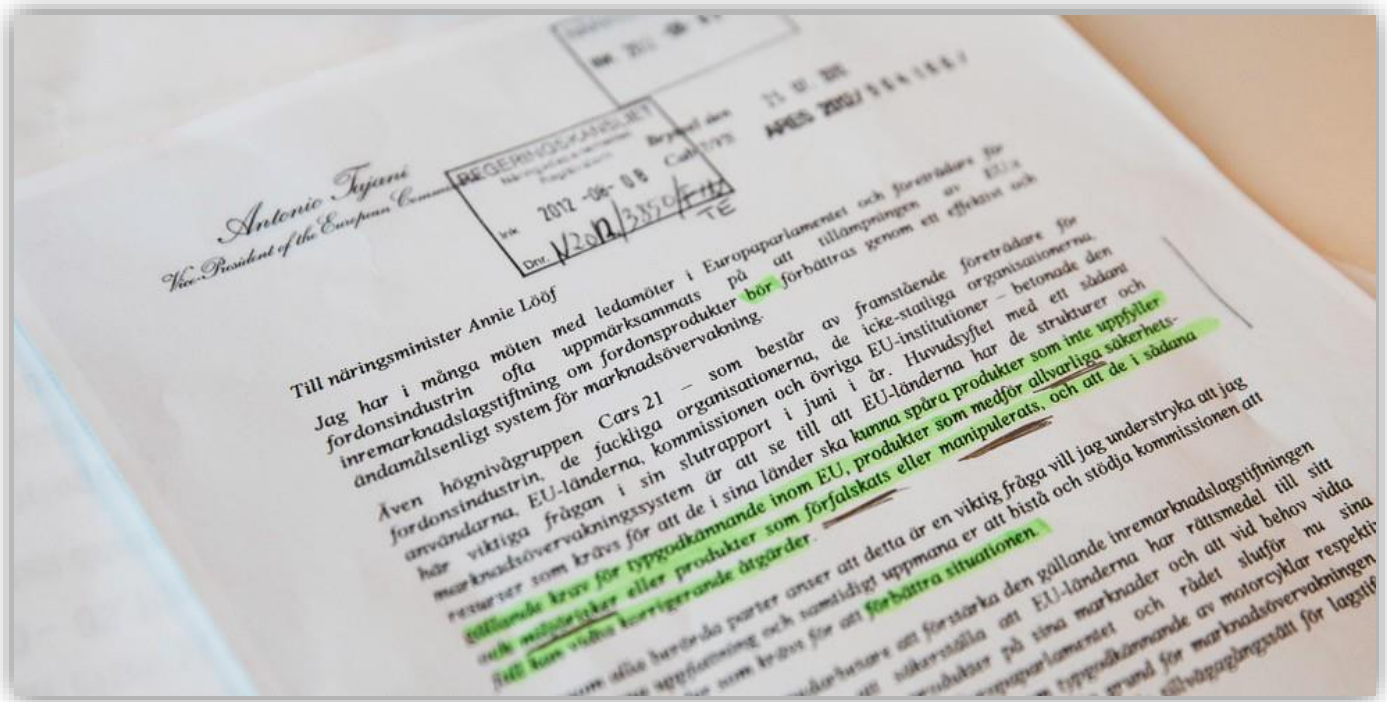
Sveriges representant argumenterade nämligen för ännu slappare regler den första perioden, att bilarna skulle få släppa ut hela 150 procent mer än testgränsen, händelsevis samma nivå som EU:s billobbyorganisationen ACEA drev.

Åsa Romson skrev till och med en debattartikel i Aftonbladet om att hon "arbetade för tuffare regler i förhandlingarna". Det var inte sant.

Ändå släppte den svenska regeringen ett pressmeddelande där klimatministern Åsa Romson (MP) berättade att Sverige hållit med kommissionen om nivåerna för den andra perioden, från 2020. Hon nämnde ingenting om den första perioden. Romson skrev till och med en debattartikel i Aftonbladet om att hon "arbetade för tuffare regler i förhandlingarna".

När SvD:s reporter Sandra Johansson [konfronterade](#) Romson skrev klimatministern i ett mejl att "regeringen, på basis av expertstöd, bedömde att det behöver finnas en övergångsperiod för att tillåta industrin att genomföra ny teknik."

Samtidigt, hemma i sommarvarmt Stängnäs, skrollade Ulf Hofrén nedsjunken i favoritfåtöljen genom ännu en bilartikel på sin läsplatta. Han fastnade åter vid ordet "temperaturfönster" på bland annat Mercedesbilar. Bilar skulle återkallas men han hade inte fått någon information.



Industrikommissionären Antonio Tajanis skarpa brev till dåvarande näringsminister Annie Lööf. Det är prydligt stämplat "ink. näringsministern den 3 augusti 2012". Trots det hade centerledaren 2016 inget minne av brevet.

Bryssel, den 14 juli 2016

Allt fler ställde nu frågorna: Vem visste vad och när i dieselskandalen? I EU-parlamentet undersökte en granskningskommitté kommissionens roll i avgashärvan. Man höll ett flertal hearings.

Den 14 juli tog kommittén upp ämnet temperaturfönster. Granskarna ville höra hur biltillverkare utanför Europa löste detta.

Nära 60 personer i granskningskommittén och ett 50-tal åhörare såg tre bistra japanska herrar i mörka kostymer från Mitsubishi gå in i det stora rummet på EU-parlamentet. Mitsuhiko Yamashita, Mitsubishis forsknings- och utvecklingschef, lät blicken vandra mellan kommitténs ledamöter och [sade i micken](#) att deras rening fungerade mellan minus 12 och plus 60 grader.

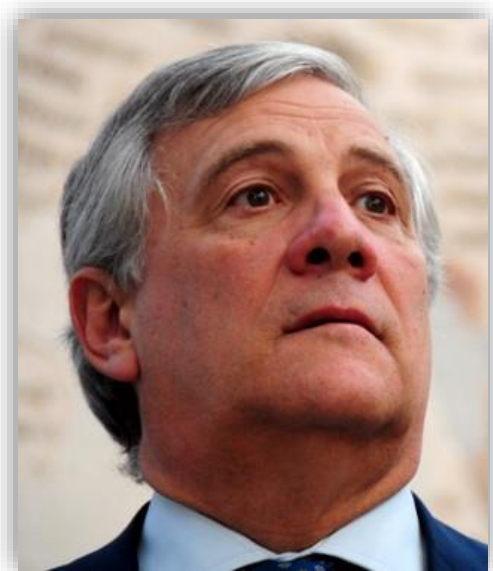
Brysseltrafiken susade svagt i tystnaden som följde.

Japanerna var väldigt klara. Det finns ingen som helst anledning att stänga av reningen vid 17 eller 10 plusgrader. Det var bara för att spara lite pengar som de europeiska tillverkarna gjort det.

Fredrick Federley (C) deltog i kommittén från Sverige och säger att vittnesmålet blev en ögonöppnare.

– Japanerna var väldigt klara. Det finns ingen som helst anledning att stänga av reningen vid 17 eller 10 plusgrader. Det var då vi insåg: Det var bara för att spara lite pengar som de europeiska tillverkarna gjort det.

Nu riktades ljuset mot EU:s ansvarige industrikommissionär Antonio Tajani. Samma morgon som hearingen i juli [publicerade](#) der Spiegel uppgiften att Tajani redan sommaren 2012 fått veta att biltillverkare manipulerar mjukvara för att fuska i avgastest. Artikeln byggde på ett personligt möte mellan Tajani och en underleverantör som slagit larm. Artikeln fick stort genomslag i hela Europa.



Den förre industrikommissionären Antonio Tajani kämpade sommaren 2016 för att bli EU-parlamentets talman – när SvD och der Spiegel konfronterade honom med frågor att han vetat om att det fuskades i EU:s avgasttest flera år innan skandalen exploderade 2015.

På SvD:s redaktion fick jag och Sandra Johansson tag på ett hemligt dokument. Det beskrev ingående mötet där underleverantören velat träffa Tajani för att biltillverkarna fuskade sig igenom avgasttesten. Det framgick tydligt i dokumentet att underleverantören var orolig. Men utåt hade det inte lett till någonting förrän myndigheterna i USA avslöjade allt tre år senare.

Vi konfronterade Tajani, som då lämnat kommissionen och var mitt i en kampanj för att bli EU-parlamentets talman. Han ville milt sagt inte ses som ansvarig för den växande skandalen. Och agerade snabbt.

Fyra dagar senare, klockan 16.02, plingade det till på datorn. Mejlet inleddes med: "Dear Mr Fröberg".

Tajani skrev att underleverantören inte kunnat presentera några bevis och poängterade att EU:s stater är ansvariga för att regler och lagar efterföljs. Framförallt hade han direkt efter mötet skickat brev till bilnationernas regeringar, bland annat Sveriges, med uppmaning att vidta åtgärder mot fusket.

Lööf sade sig inte ha något minne av något brev. Inga åtgärder hade vidtagits.

Dåvarande näringsminister Annie Lööf (C) hade [mottagit brevet](#) i augusti 2012. Det stod på en stämpel i högra hörnet på brevet som vi begärt ut. Lööf sade sig inte ha [något minne](#) av något brev. Inga åtgärder hade vidtagits. Hon KU-anmälades för händelsen. Inget övrigt ansvar utkrävdes.

I samma veva [avslöjade](#) SvD att Transportstyrelsen ett par månader innan Lööf fick sitt brev också fått ett varningsmejl från en oroad tjänsteman i EU-kommissionen. Denne skrev om risken för manipulerade avgasttester och ett hårt motstånd från bilindustrin mot en testmetod som visar verkliga kväveutsläpp i stället för utsläpp i laborietest – alltså samma metod som avslöjat Volkswagen i USA och nu skulle införas i Europa.

Transportstyrelsen ville trots upprepade frågor inte kännas vid mejlet, trots att vi satt på redaktionen och tittade på en kopia av det.

I januari 2017 valdes Antonio Tajani till EU-parlamentets nye talman med röstsiffrorna 351 mot 282.



Mercedes-staden Sindelfingen i södra Tyskland. Här är bilindustrin hjärtat i ekonomin. Ett dieselförbud kommer att få ödesdiga konsekvenser för jobben.



Här är den: Motorn som i reklamen kallades den "rena dieseln" i USA en dieselmotor från en VW Jetta visas upp på Los Angeles bilsalong.

Det kan tyckas obegripligt att europeiska regeringsföreträdare – från Angela Merkel i Tyskland till Annie Lööf och Åsa Romson i Sverige – tycks ha låtit sin miljöpolitik styras av biltillverkarnas profitjakt.

Men bilindustrin är Europas starkaste industri. Den skapar 12,1 miljoner jobb – nära 6 procent av EU:s totala arbetstillfällen. Enbart Tysklands bilexport står för en femtedel av det globala exportvärdet.

Cheflobbyisterna i framförallt den tyska bilindustrin är sammanvävda med en trång krets i och runt den tyska regeringen. Angela Merkel har ofta kallats "Autokanzler".

Cheflobbyisterna i framförallt den tyska bilindustrin är sammanvävda med en trång krets i och runt Tysklands regering. När von Klæden och Wissman skrev sina mejl var det i själva verket till sina partikamrater – de är båda fostrade inom regeringsbärande CDU och har haft topposter i regeringen. Wissman var exempelvis transportminister mellan 1993 och 98 och Angela Merkel har ofta kallats "Autokanzler".

Det har gett möjligheter.

EU:s viktiga avgastester blev mer charadspel än riktiga tester. Bilindustrin kunde koppla greppet om alla steg i processen. Bilbolagen får själva utföra labbtesterna. Därefter kan de shoppa runt Europa efter en lämplig typgodkännandemyndighet. En internationell bilkoncernen kan med ett pennstreck göra ingenjörerna i ett land arbetslösa – och gå till ett annat med mer liberal hållning. Volvo Cars väljer exempelvis inte att göra sina tester i Sverige, inte ens i Belgien där man har fabrik, utan i Holland.

En annan nyckel i dramat är EU:s fokus på koldioxidutsläpp. Den snåla dieselmotorn sågs av både politiker och bilindustri som absolut nödvändig för att nå koldioxidmålen. Att diesebilarna släppte ut kväveoxid blundade man för.

Men så finns något mer: känslor. En hyllningskult av bilarnas ingenjörskonst sedan 50-talet som rentav blivit en del av den nationella självbilden i länder som Tyskland och Frankrike, men även i Sverige.



Volkswagens vd Matthias Müller ansätts med frågor. Han erkänner själv att det ännu kommer att ta årtal innan VW-skandalen är avklarad. SvD:s reporter Jonas Fröberg står till höger i framkant. Bilden är från bilsalongen i Frankfurt i september 2016.

Genève, den 5 mars 2017

Volkswagens koncernchef Matthias Müller stod bredbent framför min mikrofon på bilsalongen i Genève.

– Euro-6-dieslbilar är rena, sade han på sin bayersklingande tyska.

De blå ögonen strålade intensivt.

Bilindustrin, vars vinster är starkt beroende av nya dieslbilar, återkom nu hela tiden till ett mantra. Den senaste dieselreningen, euro-6, innebar rena dieslbilar.

Det var bara en sak: de hade fel.



Angela Merkel i valkampanjen. Aldrig har miljö stått så tydligt mot jobb.

Under sommaren 2017 kom ett [flertal](#) oberoende [tester](#) som alla visade samma sak: Nya euro-6-dieslbilar släpper i genomsnitt ut fem gånger mer än det lagstadgade kravet när de körs ute på vägen. Volvo XC90 [beslogs](#) med att släppa ut 15 gånger mer kväveoxid på papperet.

I Tyskland utvecklades sommaren till ett storpolitiskt drama på högsta nivå. Aldrig hade jobb stått mot miljö så konkret.

Snaran började dras åt. Och i Tyskland utvecklades sommaren till ett storpolitiskt drama på högsta nivå. Aldrig hade jobb stått så darrande mot miljö.

En förvaltningsdomstol i Stuttgart hotade att förbjuda över 8 av 10 dieslbilar i trafiken – staden klarade inte utsläppstaket och befarade stora EU-böter. Även BMW:s hemstad München flaggade för dieselförbud.

En ödets ironi. Städerna som utgjort vaggan för det tyska bilundret blev nu symbol för dess nedsmutsning.

Angela Merkel tvingade i ett desperat drag biltillverkarna att "frivilligt" uppdatera mjukvara på nära 4 miljoner bilar, för att få ner utsläpp och slippa dieselförbud. Bara några dagar efteråt beslöt ändå förvaltningsdomstolen i Stuttgart att tillåta dieselförbud redan 2018.

Mitt i dramatiken avslöjade der Spiegel ett stort kartellsamarbete mellan de stora tyska bilmärkena som pågått ända sedan 90-talet – om just avgasrening och kväveoxidutsläpp. EU startade en stor utredning och har under hösten gjort gryningsråder på BMW:s och Volkswagens huvudkontor.

Den 2 augusti ställdes allt på sin spets. Bilindustrins toppchefer kallades till Berlin för ett historiskt möte där stämningen var allt annat än gemytlig. Utkomsten blev att bilmännen vann. Visserligen skulle 5,3 miljoner bilar återkallas för att uppdatera mjukvara. Men det var småpengar för industrin som slipper montera i dyra extratankar och katalysatorer.

De hade kunnat erövra resten av världen med ren diesel inför elbilsrevolutionen. Bilbolagen och politikerna grävde omsorgsfullt en djup grop – och föll i själva.

Miljöministern Barbara Hendricks (S) sade tre veckor senare rakt ut: överenskommelsen räcker inte. Hon utslöt inte dieselförbud.



En symbolisk bild. Förbundskansler Angela Merkel känner närheten av Matthias Wissman (i glasögon) som basar på Tysklands billobbyorganisation VDA. Wissman var som transportminister ministerkollega med Merkel i regeringen Kohl under åren 1993–98.

Nu sjunker dieselmörförsäljningen i Europa. För biltillverkarna innebär det inte bara att deras vinster är i fara. De snåla dieselmörförarna utgör själva förutsättningen för att klara de hårdare koldioxidmålen 2021. I oktober skattade PA Consulting Group att bara 4 av de 11 största biltillverkarna kommer att nå målen – med miljardböter som följd.

På miljöorganisationen Transport & Environment i Bryssel suckar chefen Greg Archer i telefonen.

– Den effektiva reningstekniken har funnits länge. Om bilbolagen från början använt den hade inte VW-skandalen hänt, inte heller dieselförbud i städerna. De hade kunnat erövra resten av världen med ren diesel. Bilbolagen och politikerna grävde omsorgsfullt en djup grop – och föll i själva.

Strängnäs, den 1 november 2017

Det strilar ett stilla höstregn. Kaffet ångar ur Ulf Hofréns blåvita kopp. Under sommaren har även debatten hettat till i Stockholm, som heller inte klarar kväveoxidkraven på flera stora gator. Nu planeras miljözoner där euro-5-bilar inte ska få köra in alls.

Vad var en euro 5-bil? Ulf kontaktade sin återförsäljare och fick beskedet: Hans Mercedes är en sådan. Han blev alldeles kall. Kanske kan han snart inte längre hälsa på sin dotter på Södermalm med bilen.

Vad var en euro 5-bil? Ulf kontaktade sin återförsäljare och fick beskedet: Hans Mercedes är en sådan. Han blev alldeles kall.

– Jag blev väldigt orolig. Vad händer med andrahandsvärdet? Och hur mycket släpper vår bil som kallades miljövänlig egentligen ut?

Han skrev ett mejl till miljödepartementet. ”Eftersom det ju rör sig om avsevärda pengar för min privatekonomi börjar jag känna en ganska stor oro. Vad kommer att gälla?”

Det allmänt hållna svaret innehöll fraser som: "Regeringens mål är att nå en fossilfri fordonsflotta till år 2030. På vår webbplats hittar du mer information". Ulf Hofréns frågor fick inga svar.

– Nu hoppas jag att Mercedes uppdaterar min bil. Men helst vill jag köpa en bil som uppfyller miljökraven. Elbilar är ännu för dyra.

När vi tar adjö har ny [statistik](#) över kväveoxidens skördade dödsoffer i EU precis publicerats. De ökar från 71 000 per år till 75 000.

Kväveoxidutsläpp i olika miljöklasser och när de införts i EU

Bilarnas avgasvärden har steg för steg stramats åt inom EU i det som kallas "euro-klassningar". Här visas hur kväveoxidutsläppen tryckts ner sedan år 2000. USA har hela tiden haft trängare krav.

Euro 3 - från januari 2000: 500 mg/km

Euro 4 - från januari 2005: 250 mg/km

Euro 5 - från september 2009: 180 mg/km

Euro 6 - från september 2014: 80 mg/km



Hemma vid köksbordet i Strängnäs skrev Ulf Hofrén till slut mejl till miljödepartementet för att få råd om sin diesebil – men inga svar gavs.

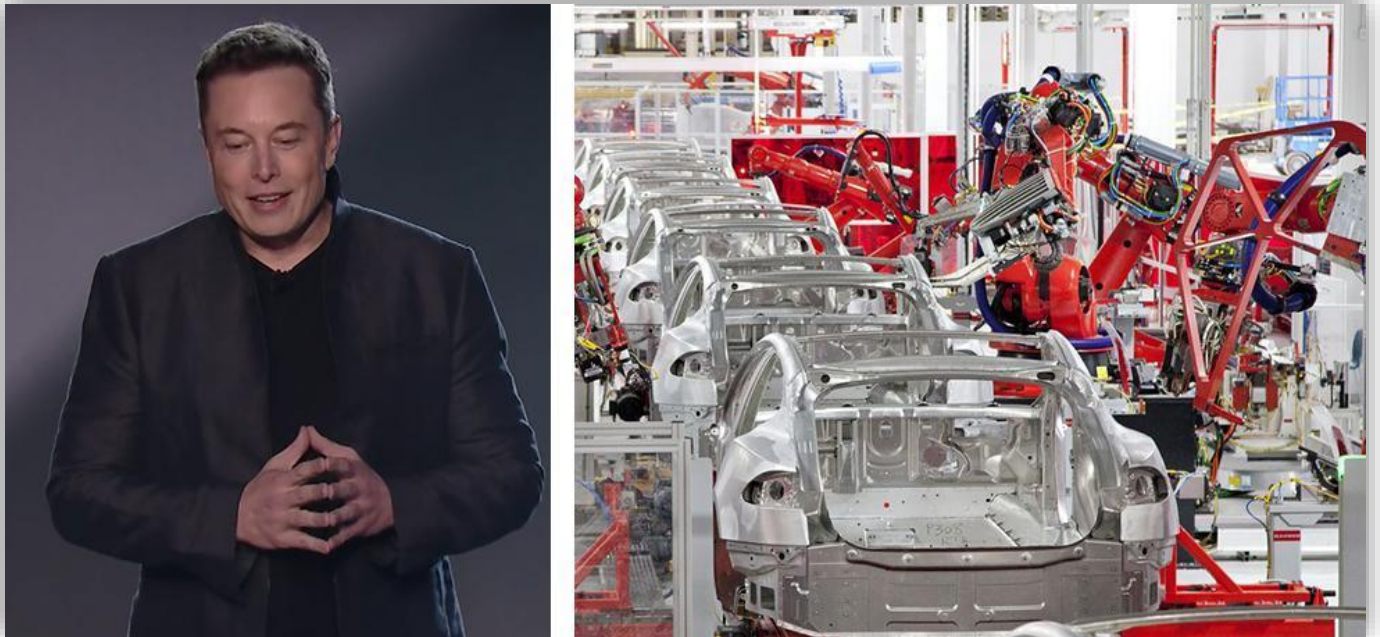


Jonas Fröberg

2. Corona slår hårt mot Teslafabriken

Publicerad 2020-07-15 kl 11:56 text Carl Hempel

Enligt uppgifter har över 130 anställda vid Teslas fabrik i Fremont testat positivt för corona.



Teslafabriken i Fremont har drabbats hårt av corona. Enligt läckta uppgifter ska över 130 anställda nyligen ha testat positivt för för viruset skriver [Electrek](#). Över 1 550 anställda ska också ha utsatts för smittan då de vistats i samma miljöer som de smittade. De flesta av dessa har ännu inte testats.

Fabriken fick tidigare under våren stänga i samband med den övergripande nedstängningen. Något som gjorde Teslachefen Elon Musk arg. Han hotade då med att stämna Alameda County där fabriken ligger belägen sam flytta Tesla bort från Kalifornien om inte produktionen fick återupptas.

I maj återupptog Tesla produktionen en vecka innan det blev tillåtet att göra så. Enligt Tesla har fabriken i Fremont över 10 000 anställda.

SÄKERHET I OSÄKRA TIDER.
Nu breddar vi vårt privatleasingerbjudande med ŠKODA Betalskydd i 12 månader.

ŠKODA SUPERB COMBI Style TSI 150 DSG.
Privatleasing fr. 3 895 kr/mån inkl. serviceavtal och ŠKODA Betalskydd 12 månader*
Bränsleförbrukning blandad körning från 6,9-7,4 l/100 km, CO₂-utsläpp 157-167 g/km (WLTP). *Gäller vid privatleasing.

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

[LÄS MER](#)

Feber

3. Ares Design släpper ny film på Panther ProgettoUno

AV BOBBY GREEN 2020-07-14 KL 18:00

Den nya Panteran



FILM: <https://youtu.be/Yh2nt6y6Rws>

Våren förra året presenterade Ares Design Panther ProgettoUno - en bil man kallade för den spirituella uppföljaren till klassikern De Tomaso Pantera. Egentligen är det dock "bara" en Lamborghini Huracán med ny kaross, popup-strålkastare och baklysen från Corvette C7. Nu har man gjort en ny film på bilen där vi får se den rulla på väg och lite annat.

Bilen ska nu vara redo för produktion och endast 21 stycken exemplar kommer att tillverkas. Varje har en prislapp på, håll i er nu, 615.000 euro.





4. Fisker vill använda Volkswagens MEB-plattform till Ocean

AV BOBBY GREEN 2020-07-14 KL 19:00

Skulle underlätta en hel del



I början av året presenterade Fisker sin nya helt eldrivna SUV Ocean. Vi fick ta del av lite siffror kring bilen men det var lite oklart om man tagit fram en egen plattform eller om bilen baserades på en befintlig. Det var det sistnämnda som gällde och det är faktiskt [Volkswagens MEB-plattform](#) som finns där under. Nu hoppas Fisker kunna fortsätta använda den när det väl är dags för serietillverkning. MEB gör sin debut i ID.3 och kommer även att användas i ID.4. Audi, Seat och andra kommer också att använda den.

Förserieproduktionen av Ocean ska dra igång fjärde kvartalet 2021 och full produktion med tillhörande leveranser väntas vara igång fjärde kvartalet 2022.

[CES 2020 Fisker visar upp Ocean i Las Vegas](#)

[Lanseras dock först om två år](#)

[Se Fisker Ocean röra på sig](#)

[Skum reklamfilm](#)

[Fisker Ocean kommer kosta 379 dollar i månaden](#)

[Orderböckerna är nu öppna](#)



5. Helt nya och helt elektriska Nissan Ariya är här

Redaktören bytbil 2020-07-15

Nissans första helelektriska crossover SUV Nissan Ariya har nu presenterats. Det japanska nytillskottet kommer i fem olika varianter, varav den första når Sverige någon gång nästa år.



FILM: <https://youtu.be/q3jVyHI8O84>

Tidigt på onsdagsmorgonen, med start klockan sju svensk tid, hölls ett virtuellt event på Nissan Pavilion i japanska Yokohama. Biltillverkaren sände live, både på sin hemsida och på Youtube och det bjöds på två större nyheter.

Nissans emblem görs om (se bild i bildspelet ovan) och får en ny design. Den första bil som får klä detta nya, upplysta emblem är helt nya, helt elektriska Nissan Ariya, vilket är japanernas första helelektriska crossover SUV.

Den kommer i fyra olika versioner med olika leveransdatum. Först ut är framhjulsdreven Ariya med en 160 kW/218 hästkrafter stark motor och en räckvidd på upp till 360 kilometer. De svenska leveranserna för denna startar hösten 2021. Nästa version har en 178 kW/242 hästkrafter stark motor och 500 kilometers räckvidd. Här är det leveransstart vintern 2021/2022.

Aningen längre får vi vänta på fyrhjulsdreven Ariya e-4ORCE som kommer med dubbla elmotorer. Även denna kommer i två varianter. 63kWh har en kombinerad kraft på 205 kW/279 hästkrafter och upp till 340 km i räckvidd. Den andra, E-4ORCE 87 KWH med sina 225 kW/306 hk, har en räckvidd på upp till 460 km. De första leveranserna för dessa sker under våren 2022.



Även värstingvarianten Ariya e-4ORCE 87 kWh Performance får sina första leveranser under våren 2022. Den levererar 290 kW/394 hästkrafter och har en acceleration från 0-100 km/h på 5,1 sekunder. Räckvidden når upp till 400 km, enligt Nissan.

Men innan dessa bilar når Europa och övriga världen lanseras den i Japan i mitten av nästa år. På Nissans hemsida står det att den första versionen kommer att kosta omkring fem miljoner yen, vilket betyder omkring 423.000 svenska kronor med dagens valutakurs.

– Nissan Ariya är verkligen en vacker och fantastisk bil. Den gör det möjligt för dig att åka länge, enklare och med komfort, säger Aswhani Gupta, Chief operating officer hos Nissan.

Vikten på bilen landar någonstans mellan 1,900 kilo och 2,200 kilo, beroende på vilken version som väljs. Måtten är dock densamma. De stannar på 4,595 meter längd, 1,850 meter bredd och 1,655 meter höjd.

Ariyas interiör beskrivs som en bekväm lounge snarare än en traditionell bilkupé, skriver Nissan. Tack vare den helt nya EV-plattformen blir detta en av de mest rymliga interiörerna i sin klass. Dessutom är golvet helt platt då det tunna batteriet i botten av chassit tillåter det.

I pressrelesen, som släpptes strax efter live-eventets slut, står det att Ariya är den mest teknologiskt avancerade Nissan-bilen än så länge. Utöver ProPILOT 2.0, med sitt assistanssystem och självparkeringsfunktion, följer bland annat Amazons Alexa med för att hjälpa till med användarvänligheten. Genom röstkommandon ska man alltså kunna justera inställningar i bilen. Det följer heller inga knappar i den minimalistiska instrumentbrädan. I stället är de primära funktionerna integrerade i centerkonsolen i form av dolda knappar med haptisk funktion. Detta ska ge samma känsla som fysiska knappar, fast med fördelen att de endast syns när bilen är på.

Nissan följer också de initiativ som tagits av andra biltillverkare när det kommer till att uppdatera mjukvara trådlöst. Ariya blir den första Nissan-modellen som erbjuder over-the-air-uppdateringar av mjukvara. Det gäller då främst mjukvaror som styr multimedia-system, den elektriska arkitekturen, chassi, klimatsystem och EV-inställningar.

Inom de närmsta månaderna väntas mer information om tillgänglighet och prissättning i Europa, även om den kommande japanska lanseringen gett en fingervisare till var priset kommer att landa.



Relaterade artiklar



[Köpguide Nissan Qashqai 2007-2017](#)

Kompetent Crossover är Nissans storsäljare.



[Nissan Vmotion 2.0 en självkörande sedanvision](#)

Konceptbilen ger en förning om hur Nissan föreställer sig framtiden



[Nissan kapar taket av Leaf](#)

Nissan Leaf Open Air firar försäljningsframgångar.

6. Prov: Tesla Model Y – Made in Germany

Av Thomas Geiger, Publicerad 2020-07-14, 15:45

Med nya Model Y vill Tesla äntligen bli en mass- snarare än en nisch tillverkare. Den här gången måste Elon Musk dock vänja sig vid ett nytt perspektiv: med crossoversuven blir den jagade nämligen jägare.



Oavsett om det är på vägen eller på planeten Mars: Där Elon Musk sätter sin fot, ligger han i täten. Ingen annan satsar lika helhjärtat på utvecklingen av elbilar eller forskningen kring rymden som Teslachefen. Nu, när det amerikanska elbilmärket står inför lanseringen av sin kanske viktigaste modell, måste dock visionären finna sig i att för första gången inte vara först.

Hittills har nämligen samtliga modeller från Tesla varit just det och dessutom varit ledande i teknikutvecklingen. Model Y startar däremot senare än konkurrenterna – åtminstone i Europa. Medan de första exemplaren hann byggas i USA strax före coronakrisen med följande lockdown, ska samtliga europeiska modeller tillverkas i märkets nya Gigafactory i Berlin.

Problemet är bara att man inte ens har hunnit gjuta grunden till sitt senaste skrytbygge och därmed borde vi inte få se några nya Model Y på europeiska vägar innan sommaren 2021. I bästa fall.

Då har konkurrenter som VW ID.4, Skoda Enyaq och Skoda El Born redan hittat sin väg till bilhallarna, precis som Audi Q4 e-tron och BMW iX4. Inte att det gör så mycket för den delen, eftersom alla dessa modeller siktar in sig på ett segment som präglas av en näst intill ostoppar tillväxt. Folk formligen kastar sig över allt som heter suv och då framför allt över de kompakta modellerna.



Knappt någon vet det bättre än Stefan Möller som med sitt hyrbilsföretag Nextmove pis- kar fram den elektriska revolutionen. Entreprenören är en slags missionär för alternativa drivmedel och vill med hjälp av sin ansenliga flotta av miljöanpassade hyrbilar få så många som helst att välja elbil nästa gång det är dags att köpa nytt, inte minst med hjälp av sociala medier.

Den tyska youtubern har som enda person fått tillgång till en Model Y i Europa och bjudit in oss till en gemensam testrunda innan bilen försvinner till konkurrenternas utvecklings- avdelningar.

Förarmiljön är hämtad från Model 3. Antingen älskar man den avskalade känslan och den fina displayen eller så hatar man avsaknaden av knappar och en vanlig hastighetsmätare. En head up-display hade varit bra.

Nykomlingen upplevs som främmande men likväl som en gammal bekant. Tekniken delar den till största del med storsäljaren Model 3 och för det utlovade prispåslaget på blott 15.000 kronor får man en crossover som nästan känns bräcklig jämfört med konkurren- terna.

Formen påminner plagiataktigt om Model 3, men Tesla har skickligt stretchat bilens for- mer. Crossovern är därmed sju centimeter bredare, sex centimeter längre och framför allt 18 centimeter högre än systerbilen.

Det skapar såklart mer plats för passagerarna, underlättar in- och ursteget och förbättrar sikten, dock på bekostnad av ökad vikt samt lägre toppfart och kortare räckvidd.

Där en Model 3 har en räckvidd på 560 km enligt WLTP-cykeln, klarar suven bara 505 km. Och istället för treans topphastighet på 261 km/h (i alla fall för Performancemodellen) är Model Y 20 km/h långsammare, vilket dock inte innebär att vi pratar om en snigel till bil.

Nykomlingen är nämligen fortfarande bra mycket snabbare än alla konkurrenter, då end- ast ett fåtal av dessa klarar 180 km/h. Över 200 km/h-vallen lyckas ingen annan att ta sig än just Tesla.

Dynamiken är sannerligen inget tomt löfte. Visserligen kostar varje sprint flera kilometers räckvidd, men känslan att kunna lämna de flesta bakom sig vid rödlysen är mäktig och det är nästan värt räckviddsförlusten. Med en sprinttid från 0–100 km/h på blott 3,7 sekunder är det inte många som hänger på lillsuven. Man får leta i supersportsegmentet om man ska hitta en värdig utmanare. Dessutom känns bilens prestanda genomarbetade och mer kompetenta än alla prototyper på VW-koncernens MEB-plattform.



Visst, Model Y kan knappast undanhålla sin vikt eller ens sin högre tyngdpunkt jämfört med systemmodellen. Men i jämförelse med Model X som känns som en elefant på is så fort vägen svänger är lillbrorsan betydligt lättare att tygla. Här är det nämligen körglädjen som ökar förarpulsen och inte kampen för att återta kontrollen över bilen.

På utsidan är Model Y optiskt mindre påträngande än konkurrenterna och behöver inte heller den påklustrade, stentuffa SUV-tityden för att profilera sig. Den 4,75 meter långa bilen ska dessutom vara rymligare och mer praktisk än alla andra i segmentet.

Som den enda bland eldrivna, mellanstora crossovermodeller erbjuder Model Y en tredje sättesrad mot en extrakostnad, åtminstone i teorin. För även om bagageutrymmet äntligen är av adekvat storlek och sväljer maximalt 1 900 liter förstår man inte hur det ska gå till att klämma in två extrasäten där.

Det "vanliga" baksätet (andra raden alltså) är däremot förvånansvärt bekvämt, särskilt med tanke på att man äntligen kan justera ryggstödens lutning. Hade det inte varit för det massiva tvärstaget bakom panoramataket hade man till och med haft tillräckligt mycket utrymme i höjled.



Många nyheter alltså, i alla fall bakom framsätena, men sitter man just där känns nykomlingen som en gammal bekant. Precis som i Model 3 har man nämligen rationaliserat bort samtliga analoga knappar och vred, bortsett från de elektriska fönsterhissarna och knappen för varningsblinkers. Istället styr man bilens samtliga funktioner (och då menar vi verkligen samtliga) med hjälp av den centrala pekskärmen i A4-format som "svävar" (egentligen inte, men det känns så) mellan framstolarna.

Hastighetsmätare och Co? Icke, de finns enbart på skärmen. Man kan nog påstå att ingen annan tillverkare tar "knapparnas krig" på lika stort allvar som amerikanska Tesla och kanske är det därför man antingen älskar eller hatar dessa bilar.

Vissa gillar den svala och avskalade designen, medan andra helt enkelt förlorar intresset för elbilism när man även måste justera ytterbackspeglarnas position med hjälp av pekskärmen.

Kvalitetsintrycket är såklart typiskt Tesla. Även om man har höjt ribban en hel del under de gångna åren motiveras bilarnas väl tilltagna priser knappast av exklusiva materialval eller en föredömlig byggkvalitet à la Audi. Gliporna mellan kaross- och inredningspanelerna känns ibland lite sisådär och inte heller lacken är av särskilt hög kvalitet. Men å andra sidan kommer testbilen från fabriken i Fremont där man fortfarande filar på kvalitetsaspekten.

	Tesla Model Y LR DM	Tesla Model 3 LR DM	Ford Mustang Mach-E ER	Polestar 2	Volvo XC40 P8 Recharge
Pris, euro	58 620	57 360	62 900	57 900	62 000
Batteri, kWh	75	75	98,8	78	78
Effekt, hk	351	449	337	408	408
Acc 0-100 km/h, sek	5,1	4,6	6,0	4,7	4,9
Bagage, liter	i.u.	542	402	405	413
Vikt, kg	2 000	1 931	2 250	1 900	2 120
Räckvidd, km	425	450	430	425	375
FÖRBRUKNING					
Wh/10 km	17,1	16,1	20,9	17,1	20,0
Snabbladdning, kWh	250	250	150	150	150

Data från elbilssajten www.ev-database.org

Vi lyckliga européer får visserligen vänta åtminstone ett år på våra eldrivna cross-oversuvar men när de väl kommer är de "Made in Germany", en viktig detalj som utlovar betydligt bättre passform och kvalitet. Det hoppas vi på i alla fall.

Som vanligt när det gäller Tesla är informationen om nya modeller knapphändig och så länge det inte finns en officiell fordonsregistrering förblir även längden och effekten en hemlighet. Detsamma gäller vikten och batterikapaciteten, men vi vore inte auto motor & sport om vi inte hade kunnat luska fram det, eller hur?

Vi börjar med toppmodellerna "Long Range" och "Performance" som drivs av två elmotorer och som kan reserveras mot en kostnad på 15 000 kronor. Den förstnämnda går på åtminstone 719 900 kronor och har en räckvidd på 505 km. 0-100 km/h tar raska 5,1 sekunder och topphastigheten ligger på 217 km/h, vilket redan är snabbare än alla andra konkurrenter.

Performancemodellen klarar av sprinten betydligt snabbare, nämligen på 3,7 sekunder, sprintar hela vägen till 241 km/h men har en något kortare räckvidd som anges till 480 km. Elraketens pris startar på 769 900 kronor. Ett år senare förväntas även grundmodellens intåg på marknaden med en räckvidd på cirka 400 km och en prislapp söder om halvmiljonen.



Dynan är högre vilket ger en mycket bekvämare sittposition än i Model 3.



Och vad får man för sina surt förvärvade slantar? En elbil som är elegantare och rymli-
gare än konkurrenterna med en något snällare prislapp. Lite dyrare men ack så mycket mer
praktisk än en Model 3 men med samma finesser. Egentligen borde Model Y sopa banan
med konkurrenterna, men de är starkare än någonsin förr. Dessutom kommer de att hinna
före, i alla fall i Europa.

Men om Teslachefen menar vad han säger, borde han knappast bry sig. Hans hjärtefråga
(i alla fall enligt honom själv) är nämligen inte att tjäna så mycket som möjligt utan snarare
att elektrifiera världen för miljöns skull.

Det verkar som om mr Musk återigen har lyckats skapa en värdig vinnare som kommer
att lyckas med att minska fossilbilsåkandet ytterligare.

ALRIK SÖDERLIND:**Teknikförspånet är fortfarande stort!**

Barnfamiljeteslan låter vänta på sig ett år till och vid det laget finns det äntligen en dröm med elbilar som inte ligger i miljonklassen, men trots det är tillräckligt rymliga för de flesta.

Men Tesla kommer att ha det tekniska förspånet, med snabbaste laddningen och bästa laddnätverket – med största sannolikhet kommer man dessutom fortfarande vara överlägsna när det gäller självkörning, uppkoppling, uppdateringar online, appfunktioner och energieffektivitet.

Jag misstänker också att Model Y är den mest lättfotade bilen i klassen, med de snabbaste reaktionerna och mest körglädje.

Att bilen byggs i Tyskland betyder dessutom att man slipper betala importtull – vilket man måste göra för dagens Teslor som tillverkas i USA.

Men de etablerade tillverkarna har trogna kunder, ett stort handlar- och verkstadsnätverk och i vissa fall dessutom en mer gedigen kvalitetskänsla och högre byggkvalitet. Vissa kunder vill kanske inte heller ha en Tesla, bara för att det är "en Tesla". För att bilarna känns lite för annorlunda.

Eftersom utvecklingen av elbilsförsäljningen ser ut att ta fart just nu, inte minst i Tyskland och Frankrike, lär det finnas kunder för de flesta elbilar som byggs. Fighten lär inte stå mellan de olika elbilarna utan mellan elbilar och förbränningsmotorbilar.

Vilken skulle jag då välja? Okört är det svårt att svara på frågan. Men en Polestar har förmodligen en mer mogen känsla och de billigaste versionerna av Ford Mustang Mach-E blir säkert prisvärda – från 46 000 euro när de kommer 2021.

Men en helt vanlig Tesla Model 3 är fortfarande väldigt lockande: Jämfört med Model Y är 3:an billigare, har längre räckvidd och med all sannolikhet är den skojigare att köra, helt enkelt ett bättre köp – om man nu inte behöver ett rejält bagage!

Relaterade artiklar

[Toyota hyllas av ägarna – här är modellerna med minst problem](#)

[Quiz: Har du koll på tillverkarnas konceptbilar?](#)

[Prognosen: Bensin- och dieselbilar fortfarande i majoritet år 2030](#)

[Volvo är först i Sverige med Tesla Model Y](#)

[Elon Musk: Tesla är "väldigt nära" helt självkörande bilar](#)

[Land Rovers framtidsplan: Laddhybrid med vätgasdrift](#)

7. Morgan byter chassi efter 84 år

Mattias Rabe

13 juli 2020

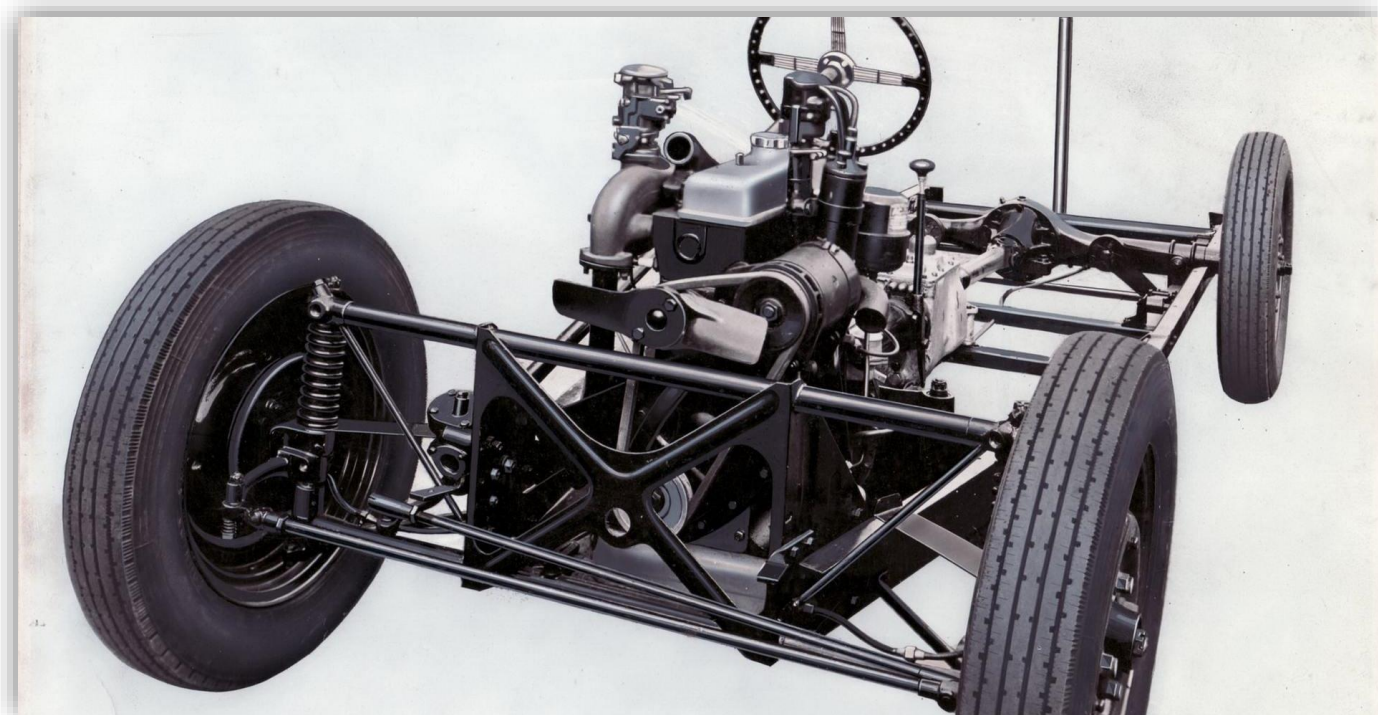
Morgan Motor Company är företaget som gärna håller fast vid beprövad teknik, men nu är det slut för deras stålchassi som har använts sedan innan andra världskriget.



1936 tog Morgan, som grundades 1910 (efter att första prototypen byggts 1909), i bruk sitt chassi baserat på en stålram. Konstruktionen utvecklades för märkets nya satsning, nämligen fyrehjuliga bilmodeller.

Först ut var modellen 4-4 vars modellbeteckning står för fyra hjul och fyra cylindrar. Den enkla konstruktionen med bladfjädrar bak och så kallad "sliding pillar"-fjädring fram har sedan dess använts på Morgans samtliga fyrehjuliga modeller genom åren, bortsett från Aero-serien samt andra generationen Plus 8.

Men nu är det slut på chassit med stålram, aluminiumkonstruktionen, kallad CX-Generation, som introducerades i samband med Morgan Plus Six i mars 2019 tar över helt. Sista stålramschassit tillverkades alldeles nyligen och lämnade fabriken i brittiska Malvern i förra veckan. Det sista exemplaret placerades under en Plus 4 70th Anniversary Edition, den sista av 20 byggda som markerade 70 år med modellen Plus 4 (1950-2020). Den "historiska" bilen har köpts av en känd Morgan-entusiast som äger flertalet klassiska modeller från biltillverkaren, där pärlan i samlingen är "TOK258", det vill säga den Morgan Plus 4 från 1958 som vann 2-litersklassen i 24-timmars på Le Mans 1962.



Här ser vi Morgans speciella främre "glidande" fjädring som utvecklades för bibehållen camber-vinkel i alla situationer. Tekniken blev aldrig någon stor succé, även om det finns andra modeller som använde sig av samma konstruktion, bland annat Lancia Aurelia. På bilden högst upp i artikeln ses Morgans nya aluminiumchassi i förgrunden och det gamla stålchassit i bakgrunden.

En 84-årig era är därmed till ända. 35 000 bilar byggdes på stålchassit som exporterades till 65 länder världen över. Många av bilarna rullar än i dag och hålls i toptrim av sina ägare.

Enligt Morgan är det inget annat chassi i världen som har varit i produktion så pass länge, och vi har ingen anledning i att ifrågasätta deras uttalande. Det finns ett antal andra långkörare, exempelvis Land Rover, men som inte riktigt når upp till 84 år.

En vanlig missuppfattning är att Morgans bilmodeller är byggda på ett trächassi. Det är alltså fel i och med att stål och aluminium har använts. Det är i karossförstärkningen (karosramen) som den brittiska biltillverkaren har använt trä, närmare bestämt träslaget ask.



Morgan Motor Companys grundare, HFS Morgan, sittandes i ett expertimentchassi, grunden till blivande modellen 4-4.



Här syns tydligt de långsgående bladfjädrarna på stålramen. Chassit på bilden är det absoluta sista tillverkade, en era som inleddes 1936 är därmed över.



[GALLERI](#)
[Morgan-chassi 1936-2020](#)
[11 bilder](#)



8. Många kör för fort förbi vägarbeten, polisen drar in rekordmånga körkort

Av Magnus Kvandal

Publicerad 2020-07-14, 13:50

Efter att en vägarbetare blev påkörd under försommaren har polisen trappat upp hastighetskontrollerna i Göteborgsområdet och dragit in 100 körkort på bara åtta dagar. Samtidigt visar en enkätundersökning att 4 av 10 svenskar menar att andra trafikanter kör för fort vid vägarbeten.



Att bilisterna kör för fort förbi vägarbeten har varit ett problem länge. Redan 2017 skrev Maskinentreprenörerna och Seko, Service- och kommunikationsfacket [ett öppet brev till regeringen](#) där de kräver fartkameror vid vägarbeten för att skydda personalen som jobbar där.

Ämnet är fortfarande aktuellt nu, tre år senare. En undersökning som Kantar Sifo gjort på uppdrag av Svevia nyligen visar att endast 57 procent av de tillfrågade anser att deras medtrafikanter sänker hastigheten vid ett vägarbete. Svevia skriver i ett [pressmeddelande](#) att det innebär att "hundratusentals trafikanter varje dag passerar vägarbeten i alltför hög hastighet".

– Jag är tyvärr inte förvånad över resultatet. Det visar tydligt att alltför många trafikanter inte förstår att deras agerande kan vara skillnaden mellan liv och död. Så här får det inte fortsätta – det måste vara säkert att arbeta på och vid vägar, säger Olle Öberg, chef för division Drift, Svevia.

I början av sommaren blev en vägarbetare påkörd vid Hovåsmotet på länsväg 158 söder om Göteborg. Det har fått trafikpolisen i region Väst att intensifiera sina hastighetskontroller specifikt kring vägarbeten. Det har gett resultat – på åtta dagar har polisen dragit in över 100 körkort och delat ut böter till 146 personer. Sedan årsskiftet har polisen i region Väst klippt över 400 körkort. Det kan jämföras med 2019, då 170 körkort drogs in under hela året i området.

Att så många körkort dragits in visar att en stor del av hastighetsöverträdelserna är grova. – De förseelser vi ser nu handlar inte om mindre hastighetsöverträdelser, utan om förare som kommer upp i 50–60 kilometer över tillåten hastighet. Vid majoriteten av de kontroller vi har gjort i sommar har vi fått omhänderta förarnas körkort, säger trafikpolisen Martin Petersson i ett [pressmeddelande](#).

Att folk kör så långt över hastighetsgränsen kan ha att göra med trafiken har varit glesare under coronatiden.

– Vid glesare trafik ökar fortkörningen markant. Det handlar inte om de små fortkörningarna med 10–15 kilometer för fort, säger polischef Anders Schäaf till [P4 Göteborg](#).

Samtidigt visar Kantar Sifos undersökning att 92 procent av de tillfrågade kommer att ta bilen till sitt semester mål i sommar. Även det oroar Svevia, som har många arbetare ute på vägarna.

Man ska ta det lugnt förbi vägarbeten.



Magnus Kvandal

Relaterade artiklar:

[Mercedes-AMG GT Black Series – första officiella bilderna](#)

[Rykte: Toyota GR Supra får M3-motor med 520 hästkrafter](#)

[Prov: Tesla Model Y – Made in Germany ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Officiell: Här är nya Ford Bronco – terrängförarens dröm?](#)

[Undersökning: Volvo är bilen flest svenskar vill ha](#)

[Reportage: Trots pandemin – Motorträffar sker som vanligt på Nifsta Gård i sommar](#)

9. Polar – en cool 240!

Publicerad 2020-07-14 kl 15:00 TEXT Fredrik Nyblad

Sänkt pris, tufft utseende och inte minst ett coolt namn på specialmodellen Polar fick försäljningen av Volvo 245 öka lavinartat i Italien i början av 1990-talet.



I Italien gick det mot slutet av 1980-talet allt trögare att sälja Volvo 240. Enligt Volvos analys var priset för högt samtidigt som man såg en stor imagepotential för modellen. Ett projekt startades för att ta fram en specialmodell som skulle vitalisera försäljningen.

Svensk vy på omslaget till den italienska 240 Polar-broschyren.





SISTA SKRIKET I MILANO.

Läk med tanken att du är en ung och framgångsrik italienskare (fredlig tanke) med rötterna i Milano och funderingar på att köpa ny bil. Vad skulle du välja? För fåfängan avgöra (och det får den i Milano), blir det förmodligen en svensk "Station Wagon" med svarta räckan på taket, rött i lacken och läderklädsel. Volvo 240 Herrgårdsvagn, Sveriges nationalbil, har hunn flux bilott italiensarnas ägonsten. Hus ättarförsäljarna är det kö för att få provköra. Två italienska TV-kanaler har skickat egna filmteam till Lappland för att bli först med bilder på underverket i sin naturliga miljö. Försäljningen har också ökat. Det senaste halvåret har vi sålt sexstid: tio gånger fler Herrgårdsvagnar är vanlig i Italien. Inte för att de är så rymliga, eller säkra, eller billiga att äga. Nej, nej. Det är designen som säljer. "Il look" som man säger i Milano. I Sverige har det senaste italienska modet ännu inte slagit igenom. Här köper folk fortfarande Volvo 240 av rationella skäl. Lyckligt ovetande om ett nästa år kanske de kör en trendbil.

Volvo 240

BILEN PÅ BILLEN ÄR CETRAUTRUSTAD BRÄNSLEFÖRBRUKNING ENLIGT KDV 6 QINTLIMAR 9,8L 8,88 LITER/MIL VID BILANDE KÖRNING. KOSTNAD 1590 MIL 3.222 0,894 KR (177 46). VOLVO

Specialmodellen Polar var en DL med tvåliters bensinmotor och centrallås – annan utrustning som elfönsterhissar togs bort för att hålla priset nere. Nytt för den italienska marknaden var den svarta grillen och prydnadslisterna. Polar var också utrustad med takrails och lågprofil-däck. Modellen fanns enbart med manuell växellåda, i en klädsel och fyra karossfärger. Volvo kunde pressa priset med hela 18 procent jämfört med vad DL tidigare kostat i Italien.



Den allra sist tillverkade Volvo 240:n är faktiskt en Super Polar. Efter en ceremoni i Torslandaverken den sjunde maj 1993 kördes den direkt till Volvos museisamling.

För att få uppmärksamhet för Polar bjöd Volvos importör in 20 italienska motorjournalister i maj 1989 att köra 240 Polar mellan Stockholm och Polcirkeln. Pressbilarna var utrustade med viltskydd, extraljus, diffspärr, grova däck, takräcke med reservhjul och bensindunkar. Dessutom hade bilarna dekaler med isbjörnar. Pressresan fick stor uppmärksamhet och resulterade bland annat i flera långa reportage i italiensk teve. Delar av specialutrustningen, som viltskydden gick senare att köpa som tillbehör.

Succén i Italien gick att använda även för att sälja Volvo 240 i Sverige!

Återförsäljarna var till en början tveksamma till 240 Polar, men försäljningen ökade lavinartat! År 1990 såldes 4 492 Volvo 245 i Italien jämfört med 989 exemplar året innan. Medan Polar fortsatte att säljas i Italien och Spanien så lanserades 1991 den mer utrustade Super Polar. Den hade bland annat ABS-bromsar, läderklädsel och luftkonditionering. När projektet inleddes 1989 räknade man med 500 sålda bilar, totalt fram till och med 1993 blev det 14 000 exemplar!

Läs mer om:

[Ny bok om Volvo 240](#)

[Klassikers Fredrik Nyblad har gjort det igen. Nu har han skrivit en bok om Volvo 240/260. "En ren kärleksförklaring" menar författaren själv.](#)

[Avsnitt 24: Raka D-stolpar, kombikarosser & Volvo 240](#)

[Studio Klassiker cirkulerar denna gång mycket kring den bil Fredrik Nyblad sänder ifrån: Volvo 240. Skapelsens krona enligt honom själv. Joakim Bergqvist och Claes Johansson är kanske lite mer avvaktande.](#)

[Missade du Volvomuseets 240-utställning?](#)

[Till i maj skulle museets specialutställning om Volvo 240 ha pågått, men på grund av den pågående coronapandemin stängde Volvo Museum för besökare den 23 mars. Här får du chansen att se några av bilarna som visades upp.](#)

[Volvo 240 på vita duken](#)

[Att Volvo 240 är en av film- och TV-branschens favoritbilar vet du säkert och kan nog komma på en rad rullar där en 240 rullar. Men har du sett de här? 2](#)

[Volvo Museum visar specialutställning om 240](#)

[Volvos mest tillverkade modell föräras en specialutställning. I maj invigs Volvo Museums utställning om 240-modellen. 3](#)

[Film: Volvo 242 GT!](#)

[Amazon och PV 544 sågs som pigga mellanklassare, särskilt i USA. De första 240-modellerna som kom hösten hösten 1974 kunde beskrivas på många sätt men sportighet var knappast det epitet som kom högst upp på listan. Med 242 GT påbörjades 1978 en förändring mot mer körglada bilar.](#)

Fredrik Nyblad

10. Här är "Poker" Wallenbergs nya Cupra

Publicerad: 2020-06-21 kl 14:57 text: Emanuel Gylling

Peter "Poker" Wallenberg fortsätter köra i STCC TCR Scandinavia med PWR Racing. Bilen är en helt ny Cupra Leon Competicion TCR som drar in pengar till välgörenhet.



Wallenbergs bil känns igen på ett rutnmönster, men desto mer intressant är att han kör under konceptet Racing for Charity. En välgörenhet som hittills har dragit in drygt 800.000 kronor i donationer.

Projektet stöttar i år fem organisationer: Friends, Happy Child Foundation, Wilhood Foundation, Mamma till Mamma och Star for Life.

– Jag vill börja med att tacka alla som stöttat projektet från start och även de som tillkommit längs vägen. Det känns fint att på något sätt kunna göra en skillnad genom att syssla med det vi brinner för. Smått otroligt att vi nu går in på Racing for Charitys fjärde år.

Utöver Wallenbergs bil driver PWR Racing två stycken nya Cupra med Robert Dahlgren och Mikaela Åhlin-Kottulinsky som förare. STCC-säsongen startar med det klassiska kanonloppet på Gelleråsen Arena den 15-16 augusti.



Triumph T100R Daytona 1971

SLUT